

Nota van Inlichtingen (Nvi) naar aanleiding van vragenronde 2

Raamovereenkomst Inhuur Deskundigheid

Versie 1.0

Geel = velden in te vullen door Inschrijver

De Verkeersonderneming



Nr	Verwijzing (naam) aanbestedingsdocument	Verwijzing artikel / Par. / Pag. aanbestedingsdocument	Vraag of tekstsuggestie door de Inschrijver	Antwoord op vraag door De Verkeersonderneming	Wijzigingen in document Ja / Nee
1	Algemene inkoopvoorwaarden	Art. 8	In art. 8 Inkoopvoorwaarden worden alle intellectuele eigendomsrechten op door contractant in het kader van de overeenkomst tot stand gebrachte werken bij de Provincie belegd. Geïnteresseerde begrijpt dat aanbesteder wenst te voorkomen dat ze bij voor hen gemaakte producten afhankelijk wordt van opdrachtnemer. Volgens de Gids Proportionaliteit 2016 is niet per se het intellectueel eigendom nodig, maar volstaat een uitgebreid gebruiksrecht. Als men uitgaat van dat laatste, wordt recht gedaan aan de positie van zowel de inschrijver als de aanbesteder. Gelet hierop wordt aanbesteder verzocht art. 8 Algemene inkoopvoorwaarden niet van toepassing te verklaren en art. 45, 46, 47 en 48 DNR 2011 van toepassing te verklaren. Indien u hiermee niet instemt dan graag een toelichting.	Niet akkoord. De vragensteller doet onrecht aan het genuanceerde stelsel van art. 8 in de algemene inkoopvoorwaarden van de Verkeersonderneming. Het is niet zo dat - kort door de bocht - alle intellectuele eigendomsrecht op tot stand gebrachte werken bij De Verkeersonderneming (Provincie zal wel een typo zijn) worden gelegd. Het uitgangspunt is dat 'het resultaat' van de werkzaamheden voor opdrachtgever is. Dus als een dienstverlener een rapport schrijft dan is dit rapport en de inhoud ervan eigendom geworden van De Verkeersonderneming. De dienstverlener krijgt hiervan een eeuwigdurend gebruiksrecht. Ten aanzien van ontwikkelde software en andere kennis en knowhow is het andersom. De dienstverlener is de eigenaar en De Verkeersonderneming - en zijn moederorganisaties - krijgen het eeuwigdurend gebruiksrecht. Naar de overtuiging van De Verkeersonderneming is deze regeling evenwichtig en rechtvaardig. Deze regeling is inderdaad anders dan in de DNR, maar de opdrachten die De Verkeersonderneming zal verlenen zijn ook qua aard verschillend van de architectuuropdrachten waar de DNR voor is gemaakt. Naar de mening van De Verkeersonderneming sluit artikel 8 goed aan bij het gestelde in de Gids Proportionaliteit.	Nee
2	Algemene inkoopvoorwaarden	Par. 8.1 onder C	Kan Aanbestedende dienst ermee instemmen dat indien en voor zover Contractant eigen software inzet dan wel ter beschikking stelt, de intellectuele eigendomsrechten te allen tijde bij Contractant blijven berusten en Opdrachtgever voor de duur van de Overeenkomst slechts een Gebruiksrecht verkrijgt om de software te gebruiken voor de overeengekomen Prestaties?	Indien Contractant eigen software, waar Contractant over beschikt losstaand van de opdracht, inzet voor een opdracht dan blijven de intellectuele eigendomsrechten berusten bij Contractant. Opdrachtgever heeft in deze situatie louter gedurende de looptijd van de Nadere Overeenkomst een gebruiksrecht van deze software. Indien opdrachtgever een langer (of eeuwigdurend) gebruiksrecht van deze software wil hebben, dient hierover een separate afspraak tussen Opdrachtgever en Contractant te worden gemaakt.	Nee

Nota van Inlichtingen (Nvi) naar aanleiding van vragenronde 2

Raamovereenkomst Inhuur Deskundigheid

Versie 1.0

Geel = velden in te vullen door Inschrijver

De Verkeersonderneming



Nr	Verwijzing (naam) aanbestedingsdocument	Verwijzing artikel / Par. / Pag. aanbestedingsdocument	Vraag of tekstsuggestie door de Inschrijver	Antwoord op vraag door De Verkeersonderneming	Wijzigingen in document Ja / Nee
3	Beoordeling		U geeft aan dat u op basis van twee maatstaven tarieven met elkaar gaat vergelijken. Enerzijds vergelijkt u de inschrijvers onderling en anderzijds vergelijkt u tarieven met uw eigen benchmark. Hoe verhoudt de ene maatstaf zich tot de andere? Op welke manier gaat u vervolgens punten toekennen om op één cijfer uit te komen?	Beide maatstaven hebben een gelijk gewicht. Opdrachtgever heeft niet vooraf een rekenkundige meetlat opgesteld. Waar het De Verkeersonderneming om gaat is dat op grond van de Raamovereenkomst met dienstverleners redelijke maximumtarieven worden vastgelegd. De Verkeersonderneming kan in de beoordeling van een inschrijving een lage beoordeling voor te hoge tarieven geven. Indien zulks gebeurt zal dit door De Verkeersonderneming met kracht van argumenten worden gemotiveerd. De Verkeersonderneming gaat ervan uit dat deze situatie zich niet of nauwelijks zal voordoen. Indien een inschrijver marktconforme maximum tarieven aanbiedt (waarbij ook een maximum tarief dat 'aan de hoge kant' is als voldoende (een zeven) zal worden aangemerkt) zal een inschrijving op dit punt niet worden afgewezen.	Nee
4	Beschrijvend document	Par. 2.2	Kunnen aanbestedende diensten ook buiten de raamovereenkomst zelfstandig een nadere offerte opvragen bij andere partijen (dus niet-raamcontractanten)?	Aanbestedende diensten die deelnemen aan de Raamovereenkomst zijn geenszins verplicht de Raamovereenkomst toe te passen. Deze aanbestedende diensten (trouwens dit geldt ook voor De Verkeersonderneming zelf) kunnen ook een aparte aanbesteding uitschrijven. Het is daarentegen niet zo dat een 'nadere offerte' aan andere partijen dan de Raamcontractanten kan worden gevraagd. De Raamovereenkomst (en dus het uitvragen van een nadere offerte) is voorbehouden voor de Raamcontractanten.	Nee
5	Beschrijvend document	Par. 3.2	Voor subgunningscriterium 3 wordt voor perceel 4 gevraagd om de werkwijze te beschrijven en dat deze wordt beoordeeld op de mate waarin deze aansluit bij de gewenste werkwijze van de Verkeersonderneming (par. 3.2). De werkwijze als opgenomen in par. 3.2 lijkt voornamelijk gerelateerd te zijn aan de andere percelen. Kunt u aangeven/verduidelijken welke elementen u graag terugziet voor subgunningscriterium 3 voor perceel 4?	De Verkeersonderneming is van mening dat ook ten aanzien van perceel 4 (Contractmanagement en bedrijfsvoering) voldoende duidelijk is welke gewenste werkwijze De Verkeersonderneming zoekt. Lees u op dat punt de opsomming ten aanzien van de kenmerken van de dienstverlening in paragraaf 3.2 nog eens goed door en gebruikt u daarbij uw voorstellingsvermogen om te beschrijven wat De Verkeersonderneming nodig heeft om in het krachtenveld waarin De Verkeersonderneming opereert, op rechtmatige en transparante wijze het werk te doen, dat wordt beschreven in paragraaf 3.4.4.	Nee

Nota van Inlichtingen (Nvi) naar aanleiding van vragenronde 2

Raamovereenkomst Inhuur Deskundigheid

Versie 1.0

Geel = velden in te vullen door Inschrijver



Nr	Verwijzing (naam) aanbestedingsdocument	Verwijzing artikel / Par. / Pag. aanbestedingsdocument	Vraag of tekstsuggestie door de Inschrijver	Antwoord op vraag door De Verkeersonderneming	Wijzigingen in document Ja / Nee
6	Beschrijvend document	Par. 3.2	Kunt u voorbeelden geven van "innovatie projecten, buiten de gebaande paden van het beleid"? Benoemd in het 4e punt onder kenmerken van dienstverlening.	Met behulp van bijgaande links zijn de openbare resultaten van De Verkeersonderneming 2015-2018 en 2019 te raadplegen, waaronder die van alle innovatieve projecten: 2018: https://www.verkeersonderneming.nl/nieuws/18378-spitsmijdingen-and-counting/ 2019: https://www.verkeersonderneming.nl/nieuws/resultaten-van-de-rotterdamse-aanpak-in-2019/ . De Verkeersonderneming is hier trots op. Beoordeelt u zelf welke daarvan 'buiten de gebaande paden van het beleid' zijn.	Nee
7	Beschrijvend document	Par. 3.2	Verwacht u vanuit perceel 4 ook inzet met betrekking tot alliantievorming en samenwerking met stakeholders?	Jazeker. Juist omdat De Verkeersonderneming vaker optreedt samen met overheden of namens overheden in de zuidelijke Randstad is alliantievorming en samenwerking met stakeholders nodig in het perceel Contractmanagement en bedrijfsvoering.	Nee
8	Beschrijvend document	Par. 3.2	Kunt u nader duiden wat u bedoelt met "feeling voor de sfeer en cultuur in de zuidelijke Randstad"?	Dienstverleners zullen moeten samenwerken met overheden en bedrijven in dit gebied ten behoeve van mensen die wonen en werken in dit gebied. Het invulling geven aan een beschrijving van uw 'feeling voor de sfeer en cultuur in de zuidelijke Randstad' vertrouwen wij u graag toe. Het volstaat daarbij niet als u louter aangeeft dat u - net als de huidige minister van IenW - over een seizoenskaart van Feyenoord beschikt.	Nee
9	Beschrijvend document	Par. 3.4	U vraagt inhuur van deskundigheid op de verschillende percelen. Beperkt deze inhuur zich alleen tot kennis voor de percelen 1,2 en 3 of kan er door bureaus binnen de nadere overeenkomsten ook diensten en/of producten worden geleverd?	Deze vraag begrijpen wij niet goed. Het is zeker zo dat binnen de nadere overeenkomst diensten en/of producten moeten worden geleverd. Echter het gaat om diensten en/of producten binnen de scope van de Raamovereenkomst en het betreffende perceel en niet om geheel andere diensten en/of producten. Nadere overeenkomsten dienen te passen binnen de scope van de Raamovereenkomst. Ter illustratie: voor beloningsacties met Slim Reizen apps, heeft De Verkeersonderneming een separate aanbesteding van een raamovereenkomst uitgeschreven. TenderNednr. TN 285160.	Nee

Nota van Inlichtingen (Nvi) naar aanleiding van vragenronde 2

Raamovereenkomst Inhuur Deskundigheid

Versie 1.0

Geel = velden in te vullen door Inschrijver

De Verkeersonderneming



Nr	Verwijzing (naam) aanbestedingsdocument	Verwijzing artikel / Par. / Pag. aanbestedingsdocument	Vraag of tekstsuggestie door de Inschrijver	Antwoord op vraag door De Verkeersonderneming	Wijzigingen in document Ja / Nee
10	Beschrijvend document	Par. 3.4.4	Wat verwacht u van inschrijver met betrekking tot bedrijfsvoering?	Deze vraag is naar ons oordeel te algemeen gesteld. De Verkeersonderneming meent dat in paragraaf 3.4.4, in samenhang met paragraaf 3.2 en in het kader van alle beschrijvingen in hoofdstuk 2 en 3 van het Beschrijvend document, goed is beschreven wat De Verkeersonderneming verwacht met betrekking tot bedrijfsvoering. Voor de goede orde: het is niet de bedoeling van De Verkeersonderneming dat haar bedrijfsvoering wordt 'ge-outsourced'.	Nee
11	Beschrijvend document	Par. 3.4.4	Kunt u aangeven hoe volwassen de VO op dit moment is op het gebied van Contractmanagement en bedrijfsvoering. Waar zitten de ontwikkelpunten?	De Verkeersonderneming is reeds nu een ervaren en deskundig opdrachtgever. De Verkeersonderneming maakt voorts een ontwikkeling door op het terrein van Contractmanagement en bedrijfsvoering. De onderhavige aanbesteding van deze Raamovereenkomst en de instelling van een dynamisch aankoopstelsel maken daar deel van uit. Voorts is sprake van een kanteling van een 'programma organisatie' naar een 'multi projecten organisatie', die qua bedrijfsvoering andere eisen stelt. Dit laatste, in het bijzonder in interactie met financierende overheden in de zuidelijke Randstad, is een uitdaging	Nee
12	Beschrijvend document	Par. 3.5	Is de opgegeven opdrachtwaarde de maximale waarde?	De in paragraaf 3.5 opgenomen opdrachtwaarde is de geraamde waarde en niet strikt de maximale waarde.	Nee
13	Beschrijvend document	Par. 3.6	Gezien de lange duur van de overeenkomst van 4 jaar, verzoeken wij u de aangeboden maximum tarieven vanaf januari 2022 jaarlijks te indexeren. Indexatie is vooral in het belang van de opdrachtgever, omdat u anders na verloop van tijd relatief gezien steeds minder uren kunt inkopen in het kader van de ROK c.q. dat de ROK steeds minder aantrekkelijk wordt ten opzichte van andere opdrachtgevers.	Niet akkoord. Het staat u vrij om in uw maximum tarieven rekening te houden met indexatie in de komende jaren. De Verkeersonderneming gaat ervan uit dat de daadwerkelijke - en in competitie aangeboden prijzen - voor een nadere overeenkomst lager zullen zijn dan de maximum tarieven in de Raamovereenkomst. Een tarief in een nadere overeenkomst mag wel worden geïndexeerd, maar mag het tarief in de Raamovereenkomst niet overschrijden. Op deze wijze stelt De Verkeersonderneming een - door inschrijvers zelf te bepalen - plafond in voor de tarieven gedurende de looptijd van de Raamovereenkomst.	Nee

Nota van Inlichtingen (Nvi) naar aanleiding van vragenronde 2

Raamovereenkomst Inhuur Deskundigheid

Versie 1.0

Geel = velden in te vullen door Inschrijver



Nr	Verwijzing (naam) aanbestedingsdocument	Verwijzing artikel / Par. / Pag. aanbestedingsdocument	Vraag of tekstsuggestie door de Inschrijver	Antwoord op vraag door De Verkeersonderneming	Wijzigingen in document Ja / Nee
14	Beschrijvend document	Par. 3.6	De overeenkomst kan actief zijn voor vier jaar, indien er gebruikgemaakt wordt van verlenging. Wordt er dan ook vier jaar niet geïndexeerd? Dat lijkt ons niet marktconform c.q. gebruikelijk in onze branche.	Benadrukt wordt dat een tarief voor een opdracht wel mag worden geïndexeerd. Maar het maximum tarief in de Raamovereenkomst mag niet worden geïndexeerd. De looptijd van de Raamovereenkomst is 3 jaar, met een optie op verlenging van 1 jaar. Zie paragraaf 3.7. Daarna mag de Raamovereenkomst niet worden verlengd. De maximale looptijd van de gemaximeerde tarieven is zodoende 4 jaar.	Nee
15	Beschrijvend document	Par. 3.6	Om het voor een ieder mogelijk te maken mee te dingen met de nadere opdrachten, verzoekt Geïnteresseerde voordat een uitvraag voor een nadere opdracht wordt gedaan een interesse peiling te doen. Indien aanbesteder hiermee niet akkoord gaat, dan graag een motivering.	Het houden van een interesse peiling kan een goed instrument zijn in de voorbereiding van een nadere uitvraag. De Verkeersonderneming kan zich goed voorstellen dat dit instrument in de voorbereiding van een meervoudig onderhandse opdracht wordt toegepast. Echter, De Verkeersonderneming legt zich hierop niet vast.	Nee
16	Beschrijvend document	Par. 3.9	Hoe gaat de aanbestedende dienst het doorvoeren van eventuele wijzigingen borgen om te voorkomen dat er op korte termijn opnieuw aanbesteed dient te worden?	De Verkeersonderneming hoopt dat de situaties die in paragraaf 3.9 zijn beschreven zich niet voordoen en dat de Raamovereenkomst zijn looptijd zal uitspelen en goed zal worden gebruikt. De Verkeersonderneming acht het echter wel verstandig om de waarschuwing van een mogelijke ingrijpende wijziging van de behoeftestelling uit te spreken. De consequentie zou dan een nieuwe aanbesteding zijn. Echter, bij een beperkte wijziging van de behoeftestelling zal niet te snel worden geconcludeerd dat de Raamovereenkomst wezenlijk is gewijzigd. De Verkeersonderneming zal zodoende alleen opnieuw aanbesteden als dit echt nodig is.	Nee

Nota van Inlichtingen (Nvi) naar aanleiding van vragenronde 2

Raamovereenkomst Inhuur Deskundigheid

Versie 1.0

Geel = velden in te vullen door Inschrijver

De Verkeersonderneming



Nr	Verwijzing (naam) aanbestedingsdocument	Verwijzing artikel / Par. / Pag. aanbestedingsdocument	Vraag of tekstsuggestie door de Inschrijver	Antwoord op vraag door De Verkeersonderneming	Wijzigingen in document Ja / Nee
17	Beschrijvend document	Par. 4.4	In par. 4.4 is het volgende opgenomen: Concernverhoudingen In principe mag van een concern slechts één rechtspersoon inschrijven. Meer rechtspersonen van een concern kunnen zich wel tezamen in de vorm van een Combinatie inschrijven. Onder concern wordt verstaan: een rechtspersoon tezamen met haar dochtermaatschappijen in de zin van artikel 24a, Boek 2, Burgerlijk Wetboek. Kunt u bevestigen dat één rechtspersoon van een concern per perceel mag inschrijven? Met andere woorden het is bijvoorbeeld mogelijk dat een rechtspersoon van een concern zich inschrijft voor perceel 1, een zustervennootschap daarvan voor perceel 2 en twee andere zustervennootschappen in combinatie voor perceel 3 en 4. Indien de Verkeersonderneming dit niet kan bevestigen dan graag een motivering waarom niet.	Goede vraag! Hierbij bevestigen wij dat de regel geldt <i>per perceel</i> . Het is dus mogelijk dat verschillende rechtspersonen van een concern voor verschillende percelen inschrijven, maar slechts één (of één combinatie) per perceel.	Ja
18	Beschrijvend document	Par. 7.3	Om technische bekwaamheid en/of beroepsbekwaamheid aan te tonen dienen er referenties toegevoegd te worden. Is het geoorloofd om een referentie bij te voegen van een nog lopend project?	Ja.	Ja

Nota van Inlichtingen (Nvi) naar aanleiding van vragenronde 2

Raamovereenkomst Inhuur Deskundigheid

Versie 1.0

Geel = velden in te vullen door Inschrijver



Nr	Verwijzing (naam) aanbestedingsdocument	Verwijzing artikel / Par. / Pag. aanbestedingsdocument	Vraag of tekstsuggestie door de Inschrijver	Antwoord op vraag door De Verkeersonderneming	Wijzigingen in document Ja / Nee
19	Beschrijvend document	Par. 8.1	In par. 8.1 is opgenomen dat de beoordelingscommissie uit 5 leden zal bestaan. In het antwoord op vraag 34 Nvi I is aangegeven dat er een consensusmeeting is, waarna nog sprake lijkt te zijn van een middeling van de individuele eindscores van de beoordelingsleden. De ervaring leert dat de te geven cijfers door beoordelingscommissieleden ingeval van rapportcijfers veelal variëren tussen een 6 en 8 met een uitschieter naar een 9. Door een middeling te introduceren bij ieder subcriterium (van alle individuele scores) en de eis dat over alle subcriteria een gemiddelde moet zijn van een 7,5 (bij twee maal een 8 en drie maal een 7 is het exacte gemiddelde 7,4), wordt een dubbele middeling toegepast. Dit vergroot de kans op niet geldige aanbiedingen als gevolg van afronding. Wij verzoeken om de beoordelingscommissie met 'een mond te laten spreken' en op basis van consensus een unaniem cijfer laten te geven per perceel. Indien u hiermee niet akkoord gaat, verzoeken wij u dit te motiveren. In dat geval vragen wij u ook om te bevestigen dat de middeling plaatsvindt op niet afgeronde cijfers.	Niet akkoord. Ten eerste zijn er 4 subgunningscriteria en niet 5, zoals in uw voorbeeld. Indien sprake is van twee keer een 8 en twee keer een zeven, zijn 30 punten behaald. Het vereiste gemiddelde van een zevenenhalf. Naar het oordeel van de Aanbestedende dienst is geen sprake van een 'dubbele middeling' maar van een berekening zonder een afronding. De Verkeersonderneming is ervan overtuigd dat er geen sprake is van een vergrote kans op niet geldige inschrijvingen. De Verkeersonderneming wenst niet dat er louter een cijfer wordt gegeven per perceel. Dat zou onrecht doen aan het belang van de individuele subgunningscriteria.	Nee
20	Beschrijvend document	Par. 8.6	Kunt u nader duiden hoe de beoordeling van de subgunningscriteria werkt in relatie tot de vier percelen? We gaan er vanuit dat bij inschrijven voor meerdere percelen slechts eenmaal een visie ingediend moet worden?	Er hoeft slechts éénmaal een visie te worden geschreven als u inschrijft voor meerdere percelen. Maar als u inschrijft voor meerdere percelen, dan moet u telkens het hele gevraagde pakket uploaden in de kluis. Dat betekent dat, indien u voor twee percelen inschrijft, u twee keer uw visie moet indienen	Ja
21	Beschrijvend document	Par. 8.6	Worden de percelen onlosmakelijk van elkaar beoordeeld? Wat gebeurt er als we op meerdere percelen inschrijven en op 1 perceel niet de vereiste 30 punten halen?	De inschrijvingen worden per perceel beoordeeld. Het is mogelijk dat uw inschrijving wel als ruim voldoende tot goed wordt beoordeeld voor het ene perceel en dat deze beoordeling niet wordt gehaald voor het andere perceel. Het is immers goed mogelijk dat de deskundigheid en kwaliteit van een inschrijving voor het ene perceel echt anders is dan de deskundigheid en kwaliteit van de andere inschrijving (van dezelfde inschrijver) voor het andere perceel.	Nee

Nota van Inlichtingen (Nvi) naar aanleiding van vragenronde 2

Raamovereenkomst Inhuur Deskundigheid

Versie 1.0

Geel = velden in te vullen door Inschrijver



Nr	Verwijzing (naam) aanbestedingsdocument	Verwijzing artikel / Par. / Pag. aanbestedingsdocument	Vraag of tekstsuggestie door de Inschrijver	Antwoord op vraag door De Verkeersonderneming	Wijzigingen in document Ja / Nee
22	Beschrijvend document		Is het toegestaan/mogelijk om bij verandering van governance bij inschrijver op een later moment de raamovereenkomst naar een andere juridische entiteit – binnen dezelfde juridische groep – over te zetten, ervan uitgaande dat deze aan dezelfde verplichtingen en vereisten kan voldoen?	Ja, dan is sprake van contractoverdracht als bedoeld in art. 6:159 BW. Hiervoor zal in die situatie de medewerking van De Verkeersonderneming nodig zijn. Deze medewerking zal naar verwachting worden verleend en in ieder geval niet op onredelijke gronden worden geweigerd.	Nee
23	Inschrijven als combinatie		In geval dat je als combinatie inschrijft, is dan elke ondernemer afzonderlijk (hoofdelijk) verantwoordelijk voor de gehele uitvoering?	In een Combinatie is inderdaad sprake van hoofdelijke aansprakelijkheid. Zie paragraaf 4.3. In algemene zin geldt deze regel in de Raamovereenkomst. Echter, het kan onredelijk zijn als in de uitvoering en een concrete opdracht, dit in alle gevallen zo zou zijn. De Verkeersonderneming wenst dat er maatwerk mogelijk kan zijn, zodat bijvoorbeeld een specialistische opdracht louter door de betreffende specialist binnen een Combinatie kan worden uitgevoerd en deze specialist daar ook zelfstandig verantwoordelijk voor is.	Ja
24	Inzet randomizer		Als raamcontractant is het prettig zicht te hebben op het werk dat via het contract wordt uitgezet. Een randomizer haalt deze transparantie uit het proces. Bent u bereid toch dit inzicht te geven en op welke manier zou u dit willen doen?	De randomizer is een recht van de aanbestedende dienst en niet een plicht. De Verkeersonderneming wil zich niet op voorhand nader vast leggen op de wijze van het uitvragen van inschrijvingen voor Nadere Overeenkomsten, anders dan is beschreven in paragraaf 3.6. Zie ook Nvi 1, antwoord 28.	Nee
25	Nota van Inlichtingen I	Antwoord op vraag 65	In het antwoord op vraag 65 schrijft u 'Overigens het komt de beoordeling van uw referentie ten goede als deze een getekende verklaring van tevredenheid van de opdrachtgever van destijds bevat.' De referenties zijn opgenomen als geschiktheidseisen waar enkel een antwoord 'ja, geschikt' of 'nee, voldoet niet, terzijde leggen' op mogelijk zijn. Kunt u toelichten welke rol een getekende verklaring van tevredenheid speelt in het beoordelen van de geschiktheid van een inschrijver?	De referenties zullen ook worden mee beoordeeld bij het tweede en het derde beoordelingscriterium ((2) overtuigingskracht van de deskundigheid en (3) overtuigingskracht dat de werkwijze). Op deze wijze wordt het gewicht van de referenties in de beoordeling verzaaid en komt een getekende verklaring van tevredenheid meer uit de verf.	Ja
26	Nota van Inlichtingen I	Antwoord op vraag 70	U heeft heeft in vraag 70 de aansprakelijkheid beperkt tot 125%. Kunt u bevestigen dat het gaat om 125% van de opdrachtsom van de desbetreffende nadere opdracht? Indien dat niet het geval is, dan is de aansprakelijkheid disproportioneel en redelijkerwijs niet te verzekeren voor opdrachtnemers.	Ja, bedoeld is 125% van de opdrachtsom van de desbetreffende Nadere Overeenkomst.	Nee

Nota van Inlichtingen (Nvi) naar aanleiding van vragenronde 2

Raamovereenkomst Inhuur Deskundigheid

Versie 1.0

Geel = velden in te vullen door Inschrijver



Nr	Verwijzing (naam) aanbestedingsdocument	Verwijzing artikel / Par. / Pag. aanbestedingsdocument	Vraag of tekstsuggestie door de Inschrijver	Antwoord op vraag door De Verkeersonderneming	Wijzigingen in document Ja / Nee
27	Nvi 1	Antwoord op vraag 15	U geeft aan dat inschrijver moet onderbouwen waarom de aangeboden tarieven marktconform en aantrekkelijk zijn. Wij kennen de uurtarieven van andere marktpartijen niet en al helemaal niet met welke tarieven zij gaan inschrijven. Hoe kan een inschrijver aantonen dat hij inschrijft met marktconforme tarieven? Wat verstaat u verder onder aantrekkelijke tarieven?	Het komt De Verkeersonderneming vreemd over dat u geen inzicht heeft in wat uw concurrenten zoal vragen en krijgen. U hoeft voorts niet <i>aan te tonen</i> dat u inschrijft met marktconforme tarieven, maar u moet uw tarieven onderbouwen. Onderbouwen is minder moeilijk dan aantonen. Met aantrekkelijke tarieven bedoelt De Verkeersonderneming: aantrekkelijke tarieven geredeneerd <i>vanuit een opdrachtgever</i> , die veelal <i>moet woekeren</i> met een beperkt budget.	Nee
28	Nvi 1	Antwoord op vraag 15	U antwoordt dat elke inschrijver zelf moet aangeven welke criteria hij hanteert voor de drie functieprofielen. Op deze manier is echter het risico heel groot dat u onvergelykbare inschrijvingen krijgt en u niet in staat bent inschrijvingen te beoordelen op het criterium gemiddelde prijs. Inschrijver A ziet bijvoorbeeld een senior als iemand met 20 jaar werkervaring (met bijbehorend uurtarief), terwijl inschrijver B iemand met 5 jaar werkervaring beschouwt als senior (weer met bijbehorend, onvergelykbaar uurtarief). U krijgt zo wellicht tientallen inschrijvingen met telkens net iets andere definities. Wij adviseren u dringend dat u als opdrachtgever van tevoren bepaalt welke criteria horen bij de 3 functieniveaus en dat inschrijvers op basis daarvan CV's kunnen aanleveren. Gaat u akkoord met ons advies? Zo ja, hoe specificeert u de drie functieniveaus?	Niet akkoord. Wij begrijpen uw vraag en uw toelichting daarbij. Echter, het is niet onze bedoeling om met een rekenkundige meetlat de inschrijvingen voor de Raamovereenkomst op prijs te vergelijken. De Verkeersonderneming wenst ten aanzien van senior, medior en junior medewerkers, per perceel, de maximum tarieven in de Raamovereenkomst vast te leggen. De Verkeersonderneming wenst daarbij dat die tarieven marktconform zijn. Vervolgens zal de daadwerkelijke competitie op prijs en kwaliteit per Nadere Overeenkomst geschieden. In die fase zal De Verkeersonderneming ook duiden op welk ervaringsniveau de betreffende opdracht moet worden uitgevoerd.	Nee
29	Nvi 1	Antwoord op vraag 16	Op blz. 32 van het beschrijvend document is bepaald dat de gemiddelde prijs van een junior, medior en senior wordt beoordeeld. Blijkens bijlage 6 is dat het ongewogen rekenkundig gemiddelde van deze drie functieniveaus. Hoe bepaalt u de gemiddelde prijs wanneer een inschrijver niet alle niveaus aanbiedt, bijvoorbeeld twee CV's op junior niveau? Welk tarief moet worden ingevuld bij de niet-aangeboden functieniveaus, een nultarief? U krijgt op het criterium gemiddelde prijs onvergelykbare inschrijvingen als inschrijvers niet elk functieniveau hoeven aan te bieden.	Een inschrijver dient bijlage 6 geheel in te vullen, dus de maximum prijs van een senior, een medior en een junior dienen alle drie te zijn vermeld. Het excel-formulier berekent vervolgens het gemiddelde tarief. Indien een inschrijver alleen senioren in dienst heeft, dan dient toch te worden ingevuld wat een junior en een medior als maximum tarief zouden hebben. Als deze prijzen niet wordt ingevuld, dan werkt het formulier niet naar behoren. En bovendien zou de inschrijving, naar de toekomst toe, een omissie hebben ten aanzien van de maximum prijzen. Het is immers goed mogelijk dat de betreffende inschrijver komende periode nieuw personeel aanneemt, waarbij ook medioren en junioren zijn vertegenwoordigd.	Ja

Nota van Inlichtingen (Nvi) naar aanleiding van vragenronde 2

Raamovereenkomst Inhuur Deskundigheid

Versie 1.0

Geel = velden in te vullen door Inschrijver



Nr	Verwijzing (naam) aanbestedingsdocument	Verwijzing artikel / Par. / Pag. aanbestedingsdocument	Vraag of tekstsuggestie door de Inschrijver	Antwoord op vraag door De Verkeersonderneming	Wijzigingen in document Ja / Nee
30	Nvi 1	Antwoord op vraag 18	U geeft aan dat u de aangeboden gemiddelde prijs gaat vergelijken met een benchmark die de Verkeersonderneming heeft. Hieruit leiden wij af dat u al een beeld heeft van een range waarbinnen tarieven moeten vallen. Het doen van een inschrijving kost elke inschrijver de nodige tijd en inspanning. Wellicht kan een inschrijver zich die moeite besparen als zijn uurtarieven niet binnen de range van de opdrachtgever vallen. Wij verzoeken u daarom omwille van de transparantie deze benchmark aan inschrijvers bekend te maken via Nvi2.	Niet akkoord. De Verkeersonderneming wenst dat een inschrijver zelf zijn maximum tarieven noemt. Indien De Verkeersonderneming vooraf zijn benchmarks op tafel zou leggen, verstoort dit het proces van inschrijven. Zie ook het antwoord op vraag 3. En zie vooral het antwoorden op vraag 31 hierna, waar een maximum gemiddels tarief is vastgelegd.	Nee
31	Nvi 1	Antwoord op vraag 18	U geeft aan dat het beoordelingskader voor het onderdeel prijs transparant is na beantwoorden van vraag 18. In onze ogen is dit niet het geval. Wij hebben op dit moment geen idee wanneer een 10, 9, 8, 7 of een 6 of lager scoren. De consequentie van een 6 - een ongeldige inschrijving - is groot, alle energie die in de offerte is gestoken is dan voor niets. U gaat de inschrijvingsprijs vergelijken met de andere inschrijvingsprijzen en vergelijkt deze met - voor ons onbekende - benchmarks. Wij begrijpen dat u prijsdruk wilt creëren en scherpe tarieven wilt krijgen, gekoppeld aan goede kwaliteit. Wij stellen dan ook voor om vooraf vast te stellen welk maximum tarief voor u acceptabel is en resulteert in een 7. De prijsdruk blijft bestaan, Inschrijver heeft immers nog steeds baat bij een hoger rapportcijfer. Bovendien zorgen ook de minicompetities binnen de raamovereenkomst voor prijsdruk. Wij stellen voor om het maximale gemiddelde tarief voor een cijfer 7 vast te stellen op € 130,-. Indien een lager gemiddeld tarief wordt ingediend, zal dat leiden tot een hoger cijfer. Hierbij blijft uiteraard gelden dat de ingediende uurtarieven maximale tarieven zijn voor de duur van de overeenkomst. Mocht u hiermee niet akkoord gaan dan verzoeken wij u op een andere wijze duidelijkheid te geven over het gemiddelde tarief wat leidt tot een geldige inschrijving.	Na ampele overwegingen gaan wij akkoord met uw redenering. Het maximale, gemiddelde tarief dat voor De Verkeersonderneming acceptabel is, zal 130 euro per uur, exclusief BTW en inclusief overige bijkomende kosten zijn. Dit gemiddelde maximum tarief zal een score van een 7 (zegge: een zeven) in de beoordeling opleveren.	Ja

Nota van Inlichtingen (Nvi) naar aanleiding van vragenronde 2

Raamovereenkomst Inhuur Deskundigheid

Versie 1.0

Geel = velden in te vullen door Inschrijver



Nr	Verwijzing (naam) aanbestedingsdocument	Verwijzing artikel / Par. / Pag. aanbestedingsdocument	Vraag of tekstsuggestie door de Inschrijver	Antwoord op vraag door De Verkeersonderneming	Wijzigingen in document Ja / Nee
32	Nvl 1	Antwoord op vraag 21	Wij begrijpen uw angst voor manipulatieve inschrijvingen. Dit risico kunt u naar onze mening tegengaan door als opdrachtgever zelf duidelijk de functieniveaus te omschrijven én inschrijver te verplichten om op alle drie de functieniveaus in te schrijven en daarvoor een CV aan te bieden. Neemt u ons advies over?	Niet akkoord. Het is niet verplicht in deze aanbesteding om drie CV's in te dienen: voor een senior, een medior en voor een junior. Het is wel verplicht om op de drie niveaus een maximum prijs in te vullen in bijlage 6. Ook als u het betreffende niveau op het moment van inschrijving niet in dienst hebt.	Nee
33	Nvl 1	Antwoord op vraag 60	Wat verstaat u onder hoge tarieven?	Zie onder meer het antwoord op de vragen 28 en 31.	Nee
34	Nvl 1	Antwoord op vraag 60	Hoe kan een inschrijver weten dat zijn tarieven hoog zijn?	Idem.	Nee
35	Nvl 1	Antwoord op vraag 70	Inschrijver zou graag een beperking van de aansprakelijkheid willen overeenkomen welke in verhouding staat tot de opdrachtwaarde van Nadere Overeenkomst. Kan Opdrachtgever akkoord gaan met een beperking van de aansprakelijkheid voor directe schade tot maximaal 125% van de opdrachtsom per gebeurtenis en tot 250% van de opdrachtsom per jaar die Opdrachtgever in de laatste 6 maanden voorafgaande aan de schadeveroorzakende gebeurtenis aan opdrachtnemer heeft betaald voor de Prestatie onder een Nadere overeenkomst? Inschrijver stelt de volgende tekst voor: "Tenzij anders is overeengekomen is de Partij die toerekenbaar tekort schiet jegens de andere Partij of die anderszins schade berokkent aan de andere Partij aansprakelijk voor de door de andere Partij geleden dan wel te lijden schade met dien verstande dat de aansprakelijkheid per gebeurtenis is beperkt tot 125% van de opdrachtwaarde die Opdrachtgever onder een Nadere Overeenkomst in de laatste 6 maanden voorafgaande aan de schadeveroorzakende gebeurtenis aan opdrachtnemer heeft betaald en per jaar tot 250% van de opdrachtwaarde die Opdrachtgever onder een Nadere Overeenkomst in de laatste 6 maanden voorafgaande aan de schadeveroorzakende gebeurtenis aan opdrachtnemer heeft betaald. Kan Aanbestedende dienst hiermee instemmen?	Niet akkoord. De Verkeersonderneming geeft opdrachten per project of per jaar. De bijbehorende opdrachtsommen zijn de maxima van de aansprakelijkheid, zoals bedoeld in het antwoord op vraag 70 in de Nvl vragenronde 1. De Verkeersonderneming is van mening dat zij met de formulering in het antwoord op vraag 70 ruimschoots tegemoet is gekomen aan de gestelde vraag 70. De Verkeersonderneming zal de maximum aansprakelijkheid niet verder verlagen. De Verkeersonderneming is van mening dat een beperking tot de opdrachtwaarde van de laatste 6 maanden niet proportioneel is en zeker niet gebruikelijk is in de markt.	Nee

Nota van Inlichtingen (Nvi) naar aanleiding van vragenronde 2

Raamovereenkomst Inhuur Deskundigheid

Versie 1.0

Geel = velden in te vullen door Inschrijver



Nr	Verwijzing (naam) aanbestedingsdocument	Verwijzing artikel / Par. / Pag. aanbestedingsdocument	Vraag of tekstsuggestie door de Inschrijver	Antwoord op vraag door De Verkeersonderneming	Wijzigingen in document Ja / Nee
36	Nvi 1	Antwoord op vraag 70	In antwoord 70 van de eerste nota geeft u aan dat er een aansprakelijkheidsbeperking zal worden toegevoegd aan artikel 14 van de algemene voorwaarden die door De Verkeersonderneming worden gehanteerd. Wij maken daaruit op dat de aansprakelijkheid over en weer is beperkt tot 125% van de opdrachtsom per gebeurtenis en tot 250% van de opdrachtsom per jaar. Kunt u bevestigen dat deze beperking ook van toepassing is op de vrijwaring zoals opgenomen in artikel 14.1 van de algemene voorwaarden?	Akkoord. Hierbij wordt bevestigd dat de beperking tevens van toepassing is op de vrijwaring zoals is opgenomen in artikel 14.1 van de algemene inkoopvoorwaarden.	Ja.
37	Overeenkomst en Beschrijvend document	art. 1.5 resp. par. 3.7	Het doel van een raamovereenkomst is om de voorwaarden en condities vast te leggen waaronder nadere opdrachten kunnen worden geplaatst. Om te voorkomen dat in de uitvoering van de Raamovereenkomst, bij de uitvraag van Nadere opdrachten iedere keer het proces ten aanzien van de contractuele en inkoopvoorwaarden moet worden doorlopen, stellen wij voor om de algemene inkoopvoorwaarden van de Verkeersonderneming vast te stellen voor ook de nadere opdrachten. Dit maakt het proces van Nadere opdrachten een stuk eenvoudiger en doet bovendien recht aan de bedoeling van een raamovereenkomst. Indien u hiermee niet akkoord kan gaan, verzoeken wij u om dit te motiveren.	Niet akkoord. De Verkeersonderneming stelt voorop dat altijd behoefte kan bestaan om in de Nadere Overeenkomst af te wijken van algemene inkoopvoorwaarden. De Verkeersonderneming zal terughoudend omgaan met dit recht, maar deze flexibiliteit blijkt in de praktijk toch met enige regelmaat nodig. Daarnaast is sprake van een bijzonderheid. De Raamovereenkomst kan worden gebruikt door de overheden in de zuidelijke Randstad vanaf het moment dat zij zich hebben aangesloten bij de aankoopcentrale ten behoeve van deze Raamovereenkomst. Het is De Verkeersonderneming bekend dat overheden vaak gehecht zijn aan de eigen algemene voorwaarden. Deze gehechtheid wenst De Verkeersonderneming te faciliteren. De Verkeersonderneming wenst niet de eigen algemene inkoopvoorwaarden op te leggen aan deze overheden (om met Bertolt Brecht te spreken: "Doch die Verhältnisse, sie sind nicht so").	Nee
38	Referenties en onderaannemers		Is het mogelijk dat een referentie volledig afkomstig is van een onderaannemer? Of is het in dat geval beter om als combinatie in te schrijven?	Het is toegestaan dat een referentie volledig afkomstig is van een onderaannemer.	Nee